WIDE COLOUR

メッサーシュミット

Bf109K

☆特集☆

カラー特集：ＡＮＧのサンダーチーフ

"超音速の零戦" Ｆ－Ｉ戦闘機のすべて

米大統領新軍事政策の「波紋と疑問」

'77 11 NOVEMBER

BUNRIN-DO JAPAN

$3.30

米空軍のECM機EF-111A

USAF's ECM EF-111A

今年３月10日に初飛行した，グラマンがGD社と共同でF-111を改造して製作したECM機EF-111A。

EF-111A, an ECM plane jointly developed by Grumman and General Dynamics for the USAF, made its first flight on 10 March this year.

初飛行に出発前，エプロンで各部のチェックを受けるEF-111A。

Careful pre-flight check is being held in front of the apron

グラマンF-14Aトムキャット
GRUMMAN F-14A TOMCAT

編隊飛行するVF 14所属のF-14Aトムキャット。
F-14A Tomcats of VF 14 in formation flight.

空母アメリカに搭載されているVF-142所属のF-14A。主翼下にサイドワインダーとスパローAAMを装備している。

F-14A belonging to VF 142, USS AMERICA.
Note the Sidewinder and Sparrow AAM under the wing.

F-14A of VF-142. Note its sober painting scheme.

(Photo by Jim Leslie)

▲VF-142のF-14A。前ページの機体にくらべ，塗装がかなり地味になっている。

▼空母アメリカのフライトデッキ上のVF-142のF-14AとVA-87のA-7EコルセアII。

F-14A of VF-142 and A-7E Corsair II aboard USS AMERICA.

州航空隊のF-105Bサンダーチーフ
ANG-ASSIGNED F-105 THUNDERCHIEF

マクガイア空軍基地のエプロンに並ぶ，ニュージャージー州航空隊（ANG）第108戦術戦闘グループ（108thTFG）のF-105B。右上は部隊マーク。

F-105B of 108th TFG, New Jersey ANG, at McGuire AFB. Top-right is its unit mark.

(Photo by F.B.Mormillo)

(Photo by F.B.Mormillo)

訓練飛行に離陸するF-105B。
An F-105B takes off for training.

(Photo by F.B.Mormillo)

飛行前に各部のチェックを受けるF-105B。
F-105B under a close check before flight.

(Photo by F.B.Mormillo)

▲▼フライト・ラインで翼を休める108thTFGのF-105B。108thTFGは州航空隊では唯一のF-105Bを装備している部隊である。

▲▼ The 108th TFG of New Jersey ANG is the only ANG unit equipped with F-105Bs.

(Photo by F.B.Mormillo)

フリーフライトした シャトル・オービター

去る8月12日，シャトル・オービターの1号機“エンタープライズ”が，母機のB.747から切り離され初のフリーフライトを行なった。初飛行時間は5分23秒。写真はB.747から切り離された瞬間の“エンタープライズ”。

The first shuttle orbiter, "Enterprise", separated from the mother ship, B-747, made a successful free flight for 5 minutes 23 seconds, on 12 August.

SHUTTLE ORBITER MAKES FREE-FLIGHT

(Photo by Inter-Air Press)

このページは，去る7月29日フィニングレー英空軍基地で行なわれた，エリザベス女王在位25周年記念の航空ショーに参加したH.Sハリアー。上は西ドイツのグーテルスロー基地に駐留している英空軍第3スコードロン所属のハリアーGR.1。下も同じくグーテルスロー基地に駐留している第4スコードロン所属のハリアーGR.1。

H.S. Harriers participating in the RAF "Silver Jubilee Show" at Finningley, 29 July. Harrier GR.1 of 3 Sqn from Gutersloh, west Germany, the RAF's base nearest to the East German frontier. Harrier GR.1 of 4 Sqn also from Gutersloh.

(Photo by Inter-Air Press)

在韓米陸軍のヘリコプタ

第2航空大隊のOH-58カイオワ
OH-58 Kiowa of 2nd Air B

第2航空大隊のAH-1Hヒューイコブラ。
AH-1H Huey Cobra of 2nd Air Bn.

第271航空中隊所属のCH-47チヌーク
CH-47 Chnook of 271st Air Compa

U.S. ARMY HELICOPTERS STATIONED IN KOREA

米建国200年記念塗装の航空機

▲チャイナレーク海軍基地にある実験飛行隊VX-5所属のC-1A。

▲ C-1A of VX-5, China Lake NS

▼空中戦などの仮想敵機に使用されているVX-5所属のQT-38A。

▼ QT-38A of VX-5. The plane is in use as hypothetic enemy aircraft.

AIRCRAFT CELEBRATING US BICENTENNI

(Photo by Inter-Air Press)

SILVER JUBILEE REVIEW AT RAF FINNINGLEY, 29 JULY

エリザベス女王在位25周年記念航空ショー

今年イギリスでは，エリザベス女王の在位25周年にあたるため，国内各地でそれを記念した航空ショーが盛大に行なわれている。今月紹介するのは，去る7月29日，フィニングレー英空軍基地で行なわれた英空軍の記念航空ショーの参加機。上は会場上空を編隊飛行する，ビクター，ライトニング，ファントム，キャンベラ。 下は上空より見た展示場。

(Photo by Inter-Air Press)

The Royal Review was only the fourth of its kind in the 59 year history of the RAF. Some 200 aircraft took part, with a static display of one aircraft from each of the RAF's seventy-odd front line squadrons and from many second line units. Top is the show flight of Victor, Lightning, Phantom and Canberra. Bottom is the show site.

(Photo by Inter-Air Press)

▲胴体下に英空軍旗をさげてフライパスする，セントラル・フライング・スクール所属のホワールウインドHAR.10とそれをエスコートするガゼルHT.3ヘリコプタ。

▲ Opening and closing the RAF display was a flypast of the official Ensign carried by a Whirlwind HAR.10 and escorted by two Gazelle HT.3, all from the Central Flying School.

(Photo by Inter-Air Press)

▼第29スコードロン所属のファントムFGR.2。同機は垂直尾翼上部に，赤外線ミサイルの警報装置を装備している。

▼ Phantom FGR.2 of 29 Sqn. equipped with a modified fin tip containing a heat-seeking missile warning device (PWR).

(Photo by Inter-Air Press)

▲オーストラリア空軍第6スコードロン所属のF-111C 第6スコードロンは，1973年からクイーンズランドのアンバレー英空軍基地に駐留している。

▲ F-111C of 6 Sqn. RAAF from Amberley, Queensland.

▼第5スコードロン所属のライトニングF.6。機体に施されているカモフラージュ塗装は視認しにくいもので，現在使用されている標準的な塗装である。

▼ Lightning F.6 of 5 Sqn. The low-visibility camouflage is the standard on the type.

(Photo by Inter-Air Press)

▲第2スコードロン所属のジャガーGR.1

▲ Jaguar GR.1 of 2 Sqn.

(Photo by Inter-Air Press)

(Photo by Inter-Air Press)

▲ホニントン空軍基地の第208スコードロン所属のバッカニアS.2B。

▲ Buccaneers S.2B of 208 Sqn based at Honington, the main UK base for this type.

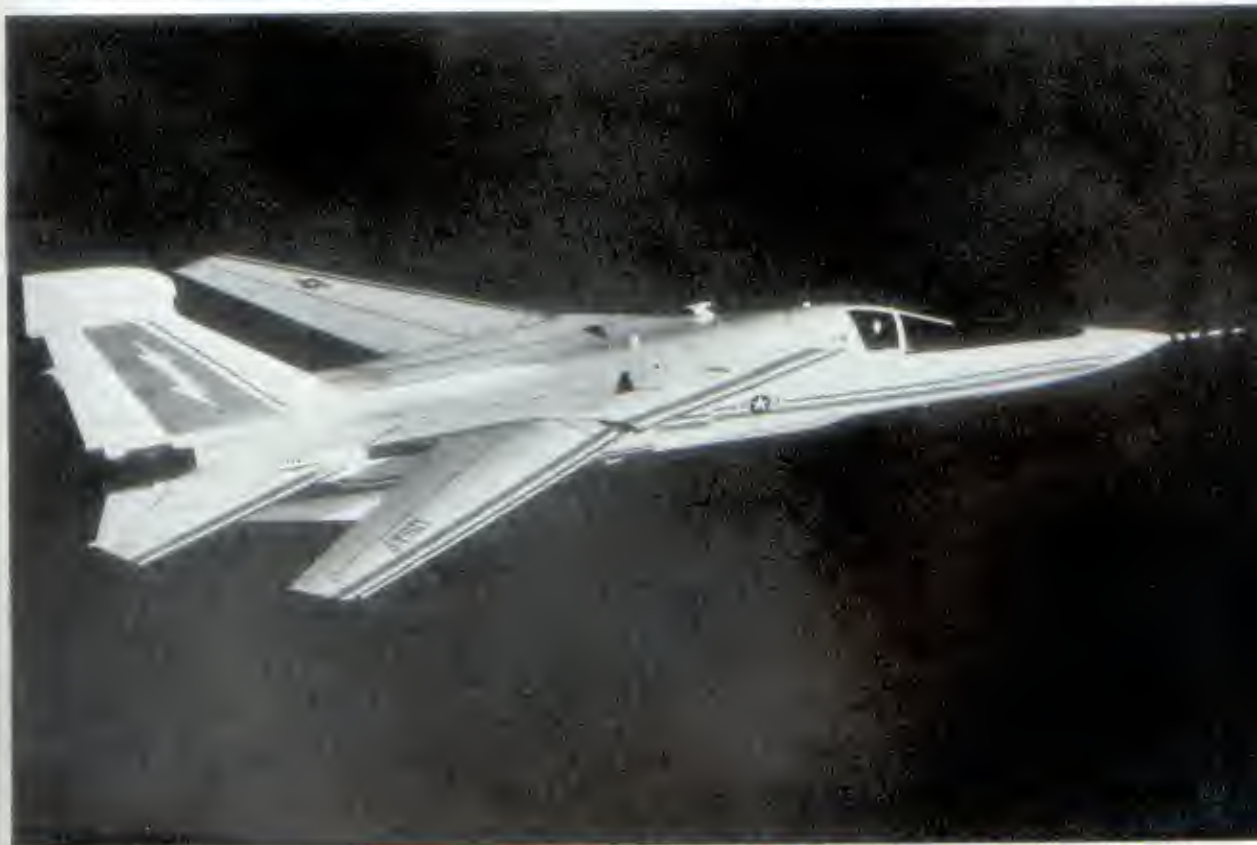
(Photo by Inter-Air Press)

▼トーネードの先行量産型2号機（通算12号機）。今年のパリ航空ショーに参加した時のナンバーが垂直尾翼に書かれている。

▼ Tornado XZ630. The twelfth Tornado built and the second of the pre-production series.

米空軍のECM機EF-111A

グラマン社がジェネラル・ダイナミックスF-111Aを改造してECM装置を積んだEF-111Aは，2機製作され飛行テストが行なわれている．1号機は今年3月10日に初飛行，去る6月10日には2号機が多用途戦術ECM装置を完全装備して飛行テストを行なった．この装置はEA-6Bのものと同じALQ-99Eを中心とするものである．写真は3月10日に初飛行した1号機．

Tests are being held for the new Air Force EF-111A prototypes fitted with electronic tactical jamming equipment, or the so-called ECM (electronic countermeasures). The No. 1 prototype flew on 10 March for the first time, and the No.2 prototype on 10 June. The system is to replace the now-retired EB-66. Photographed is the No. 1 prototype.

USAF EF-111A WITH TACTICAL JAMING SYSTEM

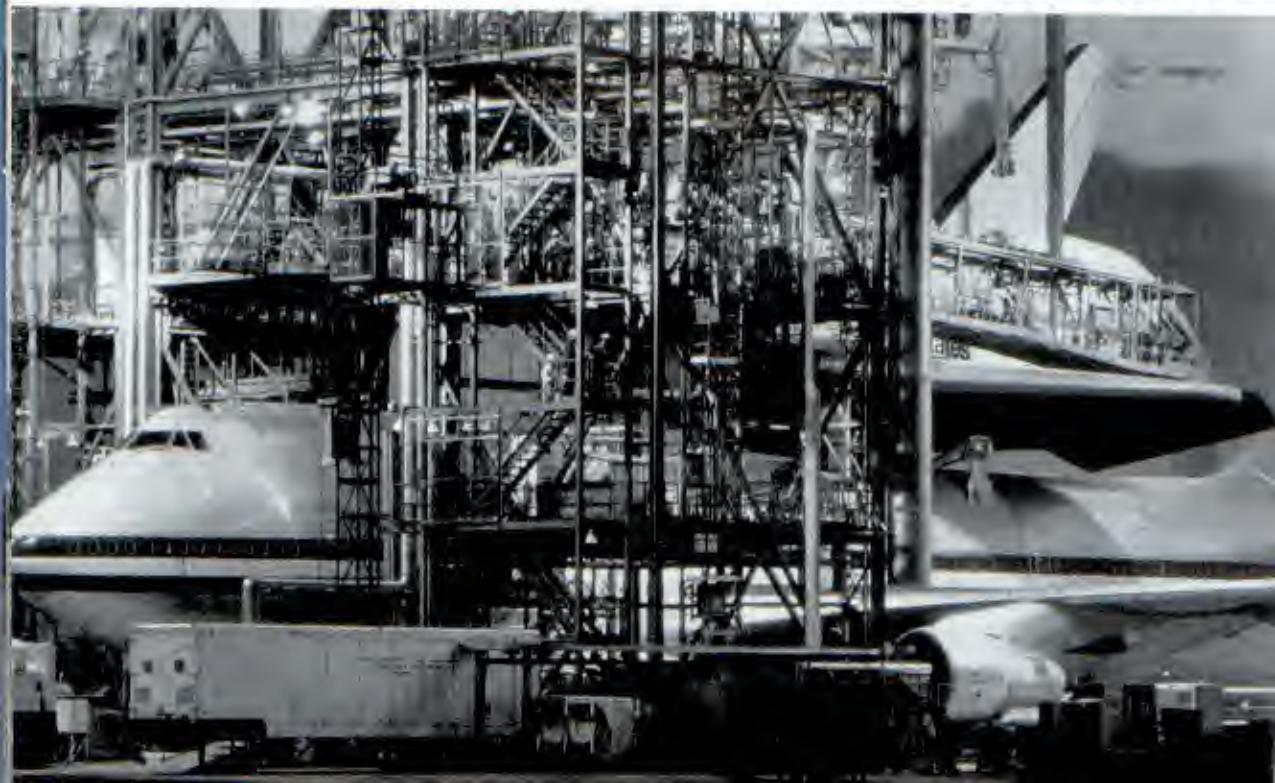
フリーフライトしたシャトル・オービター

(Photo by F.B.Mormillo)

8月12日，スペース・シャトル・オービター"エンタープライズ"がフリー　フライトを行なった．エドワーズ空軍基地を離陸したエンタープライズは高度24,100ftで母機のB.747から切り離され，5分23秒の滑空飛行後，同基地のレイクベッドの滑走路に着陸した．搭乗したのはF.W.ヘイズJrとC.G.フラートン両宇宙飛行士で，フラートン飛行士によれば，操縦性は戦闘機のような手ごたえであると報告．またヘイズ飛行士は技術者でもある関係から，より安全を保つため予定の着陸点より1マイル離れた地点で着陸したが，エンタープライズは予想していた通りに寸分のくるいもなく作動したと報告した．左ページ上はB.747に背負われて離陸するエンタープライズ．下は着陸後けん引されるエンタープライズ．

(Photo by F.B.Mormillo)

SPACE SHUTTLE ORBITER FREE-FLIGHT

(Photo by F.B.Mormillo)

The first free flight approach and landing test of the Space Shuttle Orbiter Enterprise was held at Edwards AFB, 12 August. The commander of the Enterprise was Fred W. Haise, Jr. and the pilot was Charles G. Fullerton. After release from the B. 747, the Enterprise's free flight and landing approach took about six minutes. To play it safe, Haise landed about a mile beyond the planned touchdown point. (Left) Take-off. (Bottom) On the back of B.747 (Right) Landing.

(Photo by F.B.Mormillo)

初飛行したF-16B　F-16 MAIDEN FLIGHT

去る8月8日，ジェネラル・ダイナミックス社フォートワース工場で複座型のF-16B第1号機が初飛行を行なった。F-16Bは，米空軍で204機，ベルギー，デンマーク，オランダ，ノルウェー及びイランの各空軍で90機が購入予定されている。

The two-seat F-16B made its first flight at General Dynamic's Fortworth Airdrome on 8 August. Purchase contracts vary: 204 by the USAF; 90 by the Belgium, Denmark, Holland, Norway and Iran AFs.

空中受油装置付きC-130　NEW C-130 EQUIPPED WITH GET-REFUELING DEVICE

このC-130は，1976年7月に米空軍の要求で改造作業が始まり，今年1月に完成。このほど夜間給油を含むすべての確認テストが終了した。写真はKC-135から給油を受けるC-130。

The modification work began in July 1976 and completed in January this year. Every test including get-refueling during night hours has been finished. The photo shows it is being refueled by the KC 135.

州航空隊の F-105B“サンダーチーフ”

(Photos by Frank B. Mormillo)

写真のF-105Bサンダーチーフは、アメリカニュージャージー州マクガイア空軍基地にある、ニュージャージ州航空隊の第108戦術戦闘グループ（108thTFG）所属のもので、この部隊は州航空隊（ANG）の中で唯一のF-105B使用部隊である。

F-105B Thunderchiefs of the New Jersey Air National Guard's 108th Tactical Fighter Group at McGuire AFB. A number of the F-105s assigned to the 108th TFG had previously been assigned to the USAF Thunderbirds for a short time.

The destination is North Carolina.

タキシング中のF-105B。同機の特徴である胴体中央に取り付けられた主翼、大きなフラップ、長い脚などが良くわかる。

Note the main wing fixed on the fuselage sides' center, large flaps and long landing gear.

爆撃訓練のためノースカロライナへ向けて編隊離陸するＦ-105Ｂ。

108thＴＦＧのフライトラインに並ぶＦ-105Ｂ。

F105Bs in a row at the 108th TFG flight line

訓練に向うF-105B。主翼には450ガロンの燃料タンク、胴体下面中央には訓練爆弾用のディスペンサーを装備している。キャノピー下の胴体に書かれているのは 108th TFGの部隊マーク（カラーページ参照）。

Seen under the canopy is the unit marking. When the original squadron was formed during WWI, most of the first volunteers came from Princeton University. Since the university's symbol was the tiger, this motif was adopted as a squadron badge. (cf. color page)

エプロンで整備中のF-105B。細くて高い垂直尾翼、可変式の排気口ノズルなどが良くわかる。

The vertical tail is slim and tall, and the exhaust nozzle is of the variable type.

在韓米陸軍
ヘリコプタ部隊

(本文67ページ参照)

在韓米陸軍第2歩兵師団キャンプ・ケーシーの分遣基地であるアルファ220のフライトラインに並ぶ第2航空大隊所属のAH-1Hヒューイ・コブラ攻撃ヘリコプタ。

AH-1H HueyCobra attack-helicopters in a row at the flight line of Alfa 220, an annex of USAK 2nd Infantry Division's Camp Kasey.

US ARMY HELICOPTERS IN KOREA

飛行前のＡＨ-1Ｈ。胴体中央パイロンにロケット弾ポッドを装備している。

Note the rocket pod fixed at the central pylon.

機首下面のロータリ型砲塔に装備された、5.5mmミニ・ガンと40mmグレネード・ランチャー。

The 5.5mm mini-gun and 40mm grenade launcher mounted on the under nose rotary-type turret.

胴体左右パイロンにロケット弾ポッドを装備したＡＨ-1Ｈ。

AH-1H equipped with rocket p on both sides.

離陸するAH-1Hヒューイ・コブラ。 AH-1H HueyCobra take-off.

左は胴体横のパイロンに装備された20mmバルカン砲と90mmロケット弾ポッド。右は胴体右側面内に装備されたバルカン砲の弾倉。

(Left) The 20mm Vulcan and 90mm rocket pod fixed at the side pylon. (Right) The magazine for Vulcan on starboard.

全面を黒く塗装されフライトラインに並ぶAH-1H。同機は在韓米陸軍において、「ストップ・ザ・タンク」の中心的役割をもっている。

AH-1Hs are taking the major role of "Stop-the-tank" operations in Korea.

在韓米陸軍のジェネラル・アビエーション・サポート用に使用されているUH-1Dイロコイ。
UH-1 Iroquois in use by the US Army in Korea for gneral aviation support.

上と下もUH-1同様ジェネラル・アビエーション・サポート用のOH-58"カイオワ"ヘリコプタ。

OH-58 Kiowa helicopters in use for general aviation support.

Okinawa-based US Marines' CH-53 Sea Stallion now at Camp Humphreys for training.

[illegible]
[illegible]沖縄の米海兵隊が使用するCH-53シースタリオン

キャンプ・ハンフレイズのフライトラインに並ぶ、第271航空中隊所属のCH-47チヌーク攻撃支援ヘリコプタ。

CH-47 Chinook attack-support helicopters of Army 271st Air Company in a row at Camp Hamphreys flight line.

エプロンで整備中のCH-47チヌーク。

フライイン'77
で飛行した自作機たち

去る8月27、28日の両日、埼玉県にあるホンダ航空桶川飛行場においてスポーツ航空フライイン'77が行なわれた。大会では自家用機のフライバイ、モーターグライダの飛行をはじめ、レッド・イーグルの曲技飛行などが行なわれたが、ここでは、この大会の中で飛行した自作機を紹介しよう。

横浜でソバ屋をしている沢野四郎氏が製作した"ミスター・スムージ"。

"MR SMOOTHIE" made by S. Sawano Yokohama.

飛行を終え着陸する浜尾豊氏が製作した"しおからとんぼ"。全木製だが曲技飛行も可能な複葉機。

"SHIOKARA TOMBO" by Y. Hamano.
Wooden-made, but capable of acrobatic flight.

Sponsored by Japan Aeronautic Association, Japan's aero-enthusiasts feted the 'Flyin' 77' at Okegewa airstrip, Saitama Pref., 27 and 28 August. Some 50,000 visitors enjoyed the show including home-made planes' flight and the acrobatic flight demonstrated by the 'Red Eagle' team.
Major home-made planes participated in the event are introduced.

飛行中の前田利丸氏製作の"フラグラー・スクーター"。同機はアメリカ人ケン・フラグラーの設計機を再現して製作したもの。

"FLAGLOR SCOOTER" by T. Maeda.

中偉氏の製作した"ベビー・グレート・レークス"複葉機。全面オレジ色で、テレビのCMにも登場したことがある。

" HEAVY GREAT LAKE" by Y. Naka

"STAR-DUST" by students of KOKU KOSEN (aviation school)

航空高専の学生が製作した複葉機"スターダスト"。青と白に塗装され軽快な飛行ぶりを見せていた。

PHOTO NEWS

去る６月28日、イギリスのエリザベス女王即位25周年記念観艦式の最後を飾り、オーストラリアから参加した空母メルボルン上空を飛行するイギリス海軍ヘリコプタ群（Photo by T.Horiuchi)。

British Naval helicopters participating in the Silver Jubilee Review, 28 June, from Australia. (Photo by T. Horiuchi)

1978 model Cessna "Skyhawk II"

1978年型セスナ"スカイホークII"

1978 model Cessna "Hawk XP II"

1978年型セスナ"ホークXP II"

707、727、737、747のボーイング・ジェット・ファミリーの納入総数が、去る８月９日、3,000機の大台に乗り、ワシントン州レントンの工場で記念式典が行なわれた。3,000機目は写真の727-200で納入先はノースウエスト航空。

Boeing 727-200 to be delivered to North West. This is the 3,000th plane built in the B. 707, 727, 737, 747 jet family.

Participants of Soviet Military Air Day parade, 21 August. ① Tupolev Tu-28P (Fiddler) with ASH infra-red missile on inboard pylon under port wing; ② Two-seat tactical attack version Yakovlev Yak-28, Brewer-C; ③ Crew of Tu-28 and ④ Mi-8 helicopter crew.

(TASS)

8月21日のソ連軍事航空記念日の飛行パレードに参加した①空対空ミサイル "アッシュ" を装備した双発複座の全天候超音速戦闘機ツポレフTu-28P。②Yak-28の複座戦術攻撃型ブリュワーC型。③飛行前のTu-28のクルー。④飛行を終えたMi-8ヘリコプタのクルー。

(TASS)

(TASS)

Mi-24 Hind assault helicopter, participated in an Army exercise, "Exercise Karpaty." Note the modified canopy shape.

(TASS)

シス・カルパシアン軍管区の地上軍の演習"KARPATY EXERCISE" に参加したMi-24ハインド武装ヘリコプタ。機首風防の形状を改造した新型と思われる

スナップだより

SNAPSHOT

最近、米海兵隊に配備されたC-9B。7月末嘉手納基地で撮影（昭島市　山内裕之）。

C-9B assigned to US Marines, of late. Kadena AB, Okinawa, July 1977. (Photo by H. Yamauchi, Tokyo)

8月初め嘉手納基地に着陸する、空母コーラルシー搭載のVF-194所属のF-4J（相模原市　橋本隆）。

F-4J of VF-194, USS CORAL SEA. Kadena, August 1977. (Photo by T. Hashimoto, Tokyo)

厚木基地に着陸する、VQ-1所属のEA-3B。同機は空母エンタープライズに分遣隊として搭載されているもの（東京都　竹内義久）。

EA-3B of VQ-1, USS ENTERPRISE. Atsugi. (Photo by Y. Takeuchi, Tokyo)

テレビ映画に出演する

プレーンズ・オブ・フェーム博物館の大戦機

A6M5 Zero, restored to flying condition by the Planes of Fame Museum in Calif.

カリフォルニア州チノ空港の"プレーンズ・オブ・フェーム"博物館で，テレビ映画出演のために復元されている零戦52型。飛行可能なほど良好な状態で保存されている。上の写真の床に置いてある風防はT-6のもの。

(Photo : F.B.Mormillo)

(Photo : F.B.Mormillo)

テレビで活躍する “プレーンズ・オブ・フェーム” 博物館の大戦機

World War II Wings of the Planes of Fame Museum. (Photos by Frank B.Mormillo)

A6M5 Zero which is being restored to flying condition.

カリフォルニア州チノ空港(Chino Airport)内にある“プレーンズ・オブ・フェーム”博物館は，数多い二次大戦機を保管していることで有名であるが，このほどその一部がアメリカのテレビ映画“バー・バー・ブラックシープ”(Baa Baa Blacksheep)に出演することになり，スタッフたちは整備によねんがない。ここに紹介するのはその一部で，写真上と下は飛行可能な状態に復元中の零戦52型。上の写真後方には零戦に似せて改修されたT-6が見える。

Mitsubishi A6M5 Zero Fighter

〔上・右上〕93ページと同じく"プレーンズ・オブ・フェーム"の零戦52型。この機体は米軍がサイパンで捕獲して本国に持ち帰ってテストしたものであるが，同博物館には，これより悪い状態ではあるが，もう1機の零戦52型を保存している。ところで，世界中に零戦は何機現存しているのであろうか。アメリカのスミソニアン博物館の調査によると，12機が確認されている。なかにはオーストリアのウォーバード航空博物館のように，尾翼のみというものもあるが，そのほかはニュージーランドのオークランド博物館に1機（21型），英国のロンドン帝国博物館に1機（52型），アメリカでは上記の2機と，ライトパタソンの空軍博物館に2機（52型と63型），個人経営のジョージア航空博物館に1機（52型），ニューギニアのパプア航空博物館に1機（52型），それに日本の航空自衛隊が保管している1機（52型）である。

(Photo：F.B.Mermillo)

Curtiss SB2C-5 Helldiver & Grumman F6F-5K Hellcat.

(Photo：F.B.Mormillo)

Mitsubishi A6M5 Zero Fighter (Photo：F.B.Mormillo)

〔左下〕これもテレビ映画“バー・バー・ブラックシープ”に出演する“プレーンズ・オブ・フェーム”のSB2C-5ヘルダイバー(左)とF6F-5Kヘルキャット。零戦と同じくアメリカの代表的な艦上戦闘機であるF6Fは，看板として保存している航空博物館も多く，世界中の航空博物館に14機が保管されている。“プレーンズ・オブ・フェーム”では，この機体のほかにもう1機のF6F-5(シリアル93879)を持っている。

〔下〕整列した“出演機”，右よりSB2C-5の尾部，F6F-5K，F4Uコルセア。コルセアは個人の所有になっているものを借りうけたもの。

From right to left; SB2C-5, F6F 5K and F4U Corsair (Photo：F.B.Mormillo)

B-25J Mitchell Bomber of Planes of Fame

Grumman TBM-3 Avenger

(Photo：F.B.Mormillo)

〔上〕主翼を折りたたんだTBM-3アベンジャー艦上攻撃機。これも"プレーンズ・オブ・フェーム"の保有機。同機のシリアルは91264。アベンジャーはアメリカのエアレースなどで現在でも飛んでいる機体もあり、世界の航空博物館に15機が保管されている。

〔下〕"プレーンズ・オブ・フェーム"のカーチスSB2C-3ヘルダイバー。同機のシリアルは19075。ヘルダイバーはこれ以外にスミソニアン航空宇宙博物館(SB2C-5)、タイ空軍博物館、テキサス州の"コンフェダレート・空軍"博物館(SB2C-5)がそれぞれ1機ずつ保有している。

Curtiss SB2C-5 Helldiver

(Photo：F.B.Mormillo)

F4U Corsairs

(Photo : F.B.Mormillo)

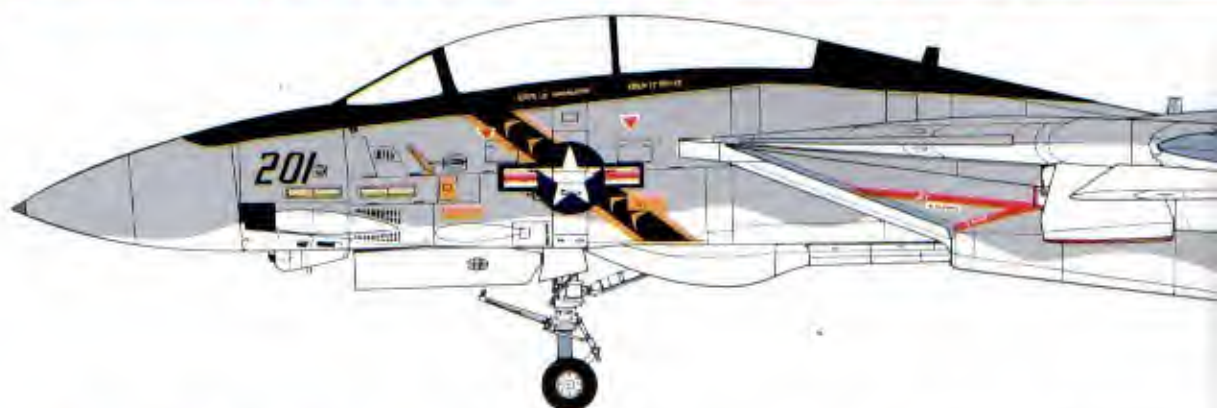
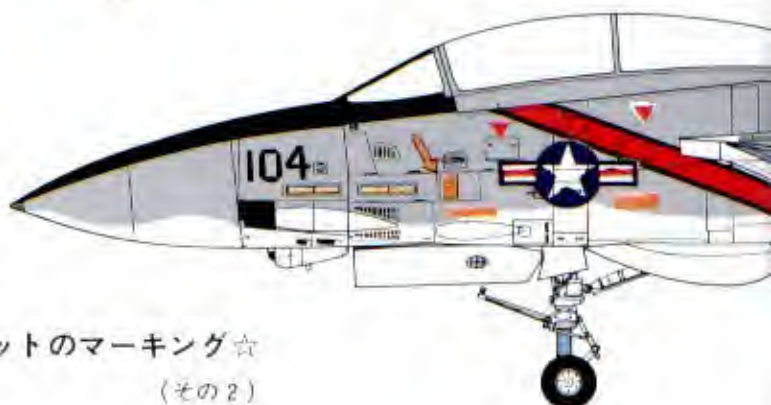
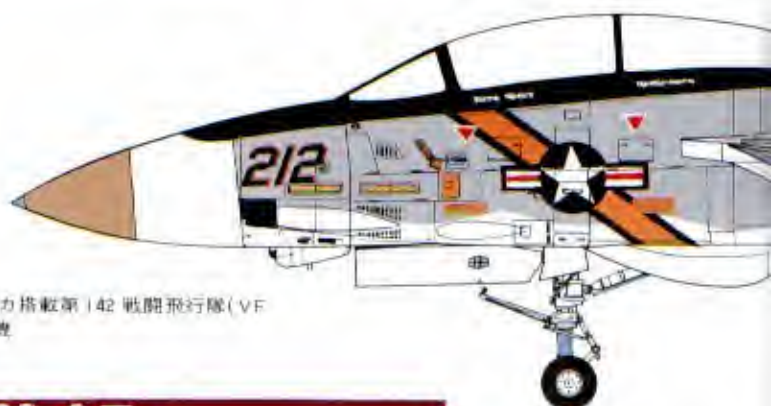
（上）F4Uコルセアを前に撮影中。このテレビ映画"バー・バー・ブラックシープ"(Baa Baa Blacksheep)は、"パピイ"の愛称で呼ばれた米海兵隊の二次大戦のエース、グレゴリー・ボイングトン少佐(Maj.Gregory "Pappy" Boyington)と彼の所属した第214海兵戦闘飛行隊(VMF-214)をモデルとしたフィクション映画で、ボイングトン少佐は技術顧問として撮影に参加している。写真にあるような多数の二次大戦機の実物が出場するのが見ものである。飛行中のシーンには、ここにあるコルセアやT-6の改造機、B-25、それに写真下のL-5が主として使われる。

（下）"プレーンズ・オブ・フェーム"のスチンソンL-5センチネル。L-5は現在、世界中の航空博物館に15機が保管されている。

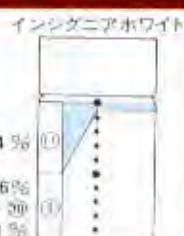
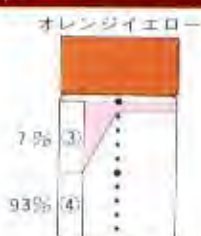
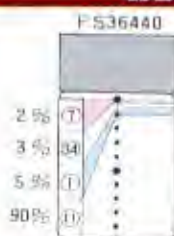
Stinson L-5 Sentinel

(Photo : F.B.Mormillo)

グンゼ産業Mr.カラー
ハイモデリングのための塗装マニュアル

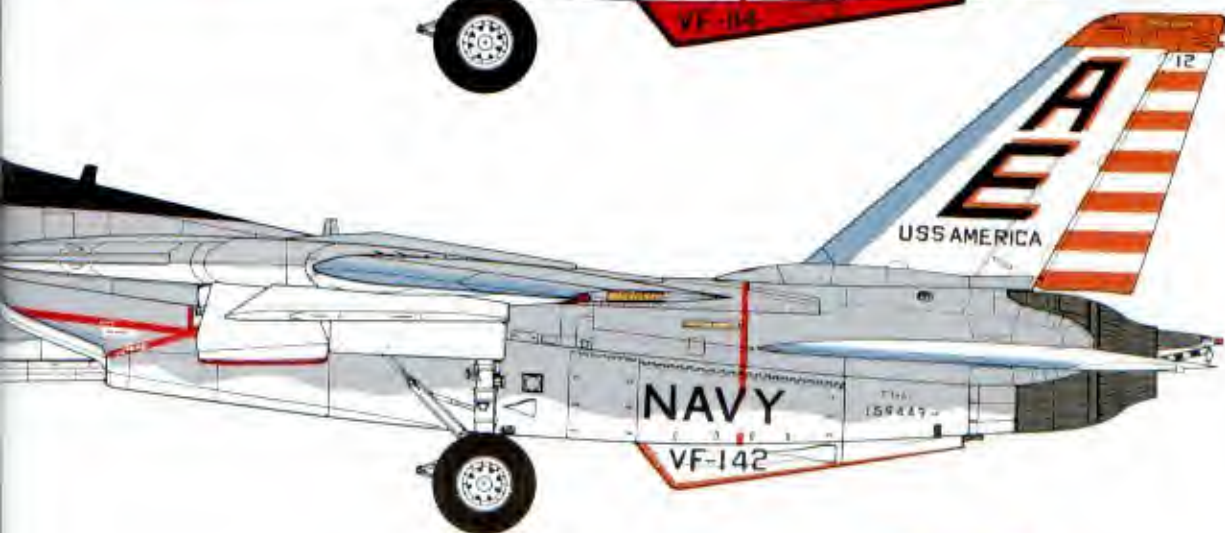
GUNZE SANGYO

GRUMMAN
F-14A
TOMCAT

☆グラマンF-14Aトムキャットのマーキング☆
（その２）

③　空母アメリカ搭載第142戦闘飛行隊（VF 142）所属機

グンゼ産業Mr.カラー
配合ガイド

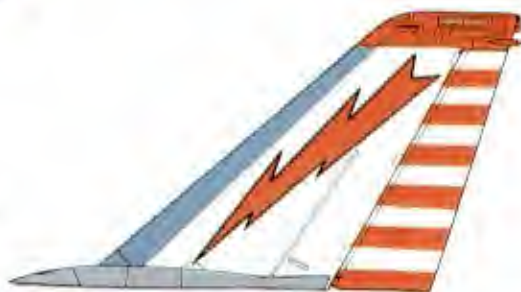
FS36440	オレンジイエロー	インシグニアホワイト
2% ⑦	7% ③	4% ⑪
3% ㉞	93% ④	96% − ⑳ 8% ①
5% ①		
90% ⑪		

配合ガイドの見かた

グンゼ・カラーのビンをレイアウトした混色パターンは、左のナンバーがグンゼ・カラーナンバーで、中央の目盛りは混合率を示し、ひと目盛りが10%を示しているが、厳密な混合率を示しても、あまり重要とはいえない個々の色感とかモデル塗装上の個性という問題もあり、あくまでも、この混合比は目安とお考え願いたい。

①　第84戦闘飛行隊（VF-84）"ジョリーロジャース"の所属機

②　空母キティホーク搭載第114戦闘飛行隊（VF-114）の所属機

④　図③の機体の右垂直尾翼の内面マーク（カラー写真は10ページ参照）

GUNZE SANGYO

グンゼ産業Mr.カラー
ハイモデリングのための塗装マニュアル

↑ 空母ジョンF.ケネディ(CV-67)に着艦する第14戦闘飛行隊(VF-14)"トップ・ハッターズ"のF-14A

(Official U.S.Navy Photo)

グラマンF-14Aトムキャット
（その2）

☆F-14Aトムキャットの塗装☆

図① ファントムII時代からおなじみの海賊マークをつけたVF-84(第84戦闘飛行隊)"ジョリー・ロジャース"所属機で、全面はライトガルグレイ(FS16440)と下面インシグニアホワイト(FS17875)の塗り分け。フラップ、スポイラー、ラダー、水平尾翼上面もインシグニアホワイトの基本塗装機である。各翼の前縁は金属の地色。垂直尾翼、ベントラルフィン、キャノピ周辺部および機首の帯は黒。機首の帯の両フチや垂直尾翼上端はオレンジイエローで、機首のサイドナンバーは黒にオレンジイエローの影つきとなっている。

図② 空母サラトガ搭載のVF-114(第114戦闘飛行隊)所属機。全面はライトガルグレイ(FS16440)とインシグニアホワイト(FS17875)の基本塗装で、主翼と水平尾翼翼端および垂直尾翼上端が赤。機首のストライプとベントラルフィン共に明るい赤。この場合の赤はインシグニアレッドとは異なる派手な色である。機首上部の反射よけは黒のつや消し、機首のサイドナンバーやテイルコード、ストライプのフチも赤とベントラルフィンのフチどり共に黒となっている。脚カバー内面は図①〜③まで共通の基本塗装で、インシグニアホワイト。脚カバーの内面は赤の警告塗装のフチどりがある。

図③ 空母アメリカ搭載のVF-142(第142戦闘飛行隊)の所属機で、基本塗装は図①と同じであるが、機首が白と黄色っぽいグレーであるのが異なる。胴体のストライプは黄色に黒フチつき。垂直尾翼のマークはオレンジイエローとインシグニアホワイトで、テイルコードはオレンジイエローの片フチつきである。垂直尾翼の内面は図のようにオレンジイエローの電光マーク（黒フチつき）。ベントラルフィンはインシグニアホワイトで、オレンジイエローのフチつきとなっている。文字は全部黒。

☆　☆　☆

現代の花形戦闘機F-14Aトムキャットのプラプレーンキットも出そろってきたようで、マーキングのバリエーションも次第に多くなり、なかなか楽しめるモデルである。このような寒色塗装の機体を、きれいに塗装するには、やはり塗りむらの出ないグンゼMr.スプレーカラーを使用したいものである。

（イラストと解説・橋本喜久男）

(Official U.S.Navy Photo)

(Official U.S.Navy Photo)

↑ 空母ケネディ艦上の第32戦闘飛行隊(VF-32)"スワード・メン"のF-14A
➡ 空母エンタープライズ(CVN 65)艦上の第1戦闘飛行隊(VF-1)"ウォルフ・パック"のF-14A
⬇ 建国200年記念塗装をした第124戦闘飛行隊(VF 124)"ガンファイターズ"のF-14A

(Official U.S.Navy Photo)

(99ページよりつづく)

このカーチスSB2C-3ヘルダイバーも“プレーンズ・オブ・フェーム”博物館の所属機で，こんどのテレビ映画でひと役かう。同機は1945年に生産された1機で，シリアルは19075。

Curtiss SB2C-3 Helldiver belongs to Planes of Fame.

同じくテレビ映画に出演する“フェーム”博物館のグラマンF6F-5Kヘルキャット。同機のシリアルは94473。復元を終えたばかりの機体である。照明をあてて，ただいま撮影中。

Grumman F6F-5K of Planes of Fame.

メッサーシュミット Bf109G “グスタフ”

(80ページ本文記事参照)

MESSERSCHMITT BF 109 G "GUSTAV"

Bf 109G-5/R6

メッサーシュミットBf109の後期生産型であるGシリーズ"グスタフ"の名機をご紹介しよう。Gシリーズは前型のFシリーズの機体に新型のDB605エンジン(1,475hp)を装備したもので、G-1～G-4までの前期の生産型とG-5以後の後期の生産型に分けられる。前ページおよびこのページと次ページの写真はいずれもBf109G-5。

1942年夏ごろから生産に入ったG-5は、DB605Dエンジン（水メタノール噴射で離昇出力1,850hp）を装備した与圧キャビンの機体であった。
107ページの増槽をつけて列線に並んだ各機は、主翼下に20mmのMG151機関砲2門を追加装備した重戦闘機型のG-5／R6。
写真左下も落下増槽（300ガロン）をつけたG-5で、JG54（第54戦闘航空団）の所属機。
写真上は生産中の熱帯地用の艤装をしたG-5／Trop。手前の機体の開かれたエンジン・カウリング上方に、スーパーチャジャー空気取入口につけられたサンド・フィルターが見える。
写真下はG-5／R6 Tropで、第51戦闘航空団“メルダース”第2連隊（II／JG51）の所属機である。

このページと次ページは，Bf109G-5につづく生産型のG-6。G-6は非与圧キャビンの簡易型で，1943年7月から44年なかばにかけて多量に生産された“グスタフ”の主要生産型である。基本武装は胴体の13mmMG131機関銃×2，30mmMG108機関砲×1のほか主翼下に20mmMG151／20機関砲×2であった。写真上はJG53（第53戦闘航空団）のG-6とG-4。右ページ上は1943年夏，シシリー島で英軍にろ獲されたG-6とG-6／R6（右側）。

写真下も英軍にろ獲されたG-6／R6，手前の機体は英空軍のスピットファイアIICである。

Bf109G-6は、ドイツ本土へ侵攻する連合軍爆撃機を迎撃するためにつくられたものであるが、Gシリーズのなかではもっとも多く生産され、偵察、攻撃型を含めて艤装による改造型も9種類と多い。

写真上は主翼下に20mmMG151／20機関砲2門を懸吊装備した重戦闘機型のG-6／R6。写真下は胴体下にETC50／8b爆弾架×4を装備、両主翼下にロケット弾ランチャーを1個ずつ吊した地上攻撃型のG-6／R2。上面のエンジンカバーをはずして整備中のもので、エンジンの上に装備された13mmMG17機関銃が見える。R2の搭載エンジンはDB605A-1（1,475hp）であった。

写真右下はメッサーシュミットの最終組み立て工場で生産中のG-6。フレームが少なく、視界が改善されたガーランドフードをつけている。この新型の操縦席風防は、G-6の後期生産型から採用されている。

写真上はＤＢ605Ｄエンジンの性能を向上したＤＢ605ＤＣ（Ｃ３燃料、ＭＷ50水メタノール噴射、離昇出力2,000hp）を装備したBf109Ｇ-10／Ｒ３。Ｇ-6にくらべるとエンジン・カウリングの形状が異なっている。Ｇ-10はＧシリーズのなかで最高速で、最大速度は690km／h（高度7,500m）であった。

写真上と左は1943年初めからG-6に代って生産に入ったG-10。G-10は速度と上昇力を重視した迎撃戦闘機で、速度と上昇力は満足すべきものであったが、航続力はわずか560km。出撃では常時増加タンクを携行した。基本武装はプロペラ軸に20mmMG151×1または30mmMK108×1のほかにエンジン上部に13mmMG131×2。写真左は英軍にろ獲された1機である。

写真下はG-6につづく主要生産型として1944年夏から登場したG-14。操舵を容易にするために、エルロン・タブとエレベーター・タブをつけるなどの改造をしたもの。上の写真のG-10とともに視界の良いガーランドフードをつけている。

日本海軍機写真集

基地名は不明であるが、南方の基地で整備中の13試艦爆彗星。艦上爆撃機として開発された彗星ではあるが、昭和17年10月、初めて採用されたときには、2式艦上偵察機の名称のもとに、偵察機として使われた。写真の機体もその2式艦偵である。(Photo by I. Komori)

Kugisho Carrier Dive Bomber SUISEI (D4Y1, Judy) in maintenance at a southern base. During the early stage of its development, the dive bomber was in use as a reconnaissance plane under the name of "Type 2 Carrier Recon'ce Plane." Phtog'd here is the carrier recon'ce model. (Photo by I.Komori)

The carrier recon'ce plane, equipped with the liquid-cooled DB600 engine, was faster than the Zero. Accepted as a dive bomber late in 1943 and operationally assigned in 1944. No carriers were in existence, however. Later, its engine was converted into an air-cooled device and used for special suicide attack purposes. (Photo by I. Komori)

Type 97 Carrier Dive Bomber, Model 12 (B5N2. Kate), coming back home from an attack mission of Pearl Harbor, 8 December 1943. A rare shot by a friend plane which participated in the same mission.
(Photo by I. Komori)

左ページ2枚も南方基地の2式艦上偵察機。液冷のDB.600Gエンジンを装備して、昭和15年から16年にかけて完成した13試艦爆の試作機は、零戦をしのぐ高速で、当時の艦上機としては画期的な高性能機であった。しかしテスト中に空中分解事故を起し、艦爆としては強度に問題があるとして、とりあえず偵察機として使われることになったものである。艦爆として制式採用されたのは18年末。実戦部隊に配備されたのは19年に入ってからで、すでに搭載する空母はなく、のちには液冷エンジンの不調で空冷エンジンに換装され、特攻機に転用されるなど思えば不運な艦爆であった。2式艦偵は機首に7.7mm機関砲2挺を装備、光像式の98式照準器をつけて、カメラを積んだ以外、外観上は最初の艦爆彗星11型と変りがなかった。つぎの型の彗星12型では、前面風防が改修され、筒状の望遠鏡式の照準器に代えている。(Photo by I. Komori)

〔上〕昭和18年12月8日、ハワイの真珠湾攻撃を終えて帰投する97式艦上攻撃機12型。同行した友軍機から撮影した珍らしいスナップ。航空戦史上の画期的な攻撃を完了してゆう然と帰投する3機編隊。(Photo by T. Yoshizumi)

〔下〕これも南方基地の99式艦上爆撃機11型。カバーをはずして、金星44型エンジン(離昇 1,300hp)の整備。前方にうつっているのは97艦攻の尾翼。
(Photo by I. Komori)

Aichi Type 99 Carrier Dive Bomber, Model 11 (D3A1, Val) at a southern base. The tail seen ahead is for the Type 97 Carrier Attack Bomber.
(Photo by I. Komori)

Nakajima Type 97 Carrier Attack Bomber, Model 12 (B5N2, Kate). Six No.6 Bombs (60kg each) were dropped, two at the same time, from the front row.
(Photo by I. Komori)

〔上〕爆弾を搭載中の97式艦上攻撃機12型。これも南方基地でのひとこまである。97艦攻12型は、栄11型エンジン（離昇出力1,000hp／2,250rpm）装備で、兵装は後席に7.7mm旋回機銃×1のほかに、800kg航空魚雷1発または800kg×1、250kg×2、60kg×6、30kg×6の爆弾を積むことができた。写真は60kg（6番）爆弾の積み込み中のもので、胴体下面の魚雷の懸吊部に2発ずつ、3組の投下器が取付けられている。前席の操縦席左舷にある雷爆撃兼用の投下レバーをひくと、6発の6番爆弾は、前方から2発ずつ順次投下された。

〔右上〕同じく南方基地の97式艦上攻撃機12型。胴体下に見える半円形の輪は魚雷の懸吊器。魚雷は中心線より300mm右寄りの位置に、迎角3度の状態で取付けられた。右脚柱付根外方に見える主翼下面の線は、主翼の折りたたみ部。97艦攻は緒戦ではなばなしい活躍をしたが、大戦中・後期には低速がわざわいして犠牲も少なくなかった。しかし零戦をひとまわり大きくしたような外形で、当時としては洗れんされたスマートな艦攻であった。(Photo by I. Komori)

〔下〕ラバウル海軍航空基地（東飛行場）の全景を示す珍しい写真。日本海軍航空隊は昭和17年末にこの基地に進出、南方攻略の拠点とした。派遣された航空部隊は、昭和19年２月20日にトラックに引揚げて組織的な戦闘を終える１年数カ月のあいだ、ソロモンの島々の攻防をめぐって激しい航空戦を展開した。写真は“ラバウル航空隊”華やかなりしころの昭和18年４月の撮影。エプロンに零戦21型が数機並んでいる。(Photo by I. Yoshizumi)

An overall view of the Japanese Navy air base (East Airdrome) in Rabaul, April 1943. Model 21 Zero fighters are in a row at the apron. The airfield was an important Naval air base in southern operations including the Solomons, late 1942 through February 1944. (Photo by T. Yoshizumi)

〔上〕アメリカに持ち込んでライトフィールド陸軍航空基地で飛行テスト中に撮影した零戦21型。機首カウリングにドイツ機のような変った塗装をしている。零戦は大戦中にもっとも広く使われた戦闘機であるが、終戦直後に日本本土に進駐した私は、東京近郊では本機の姿はほとんど見かけなかった。おそらく先遣部隊とともに乗り込んだ連合軍の航空機"破壊班"が、この悪名高い零戦を真先きにスクラップにしてしまったためと思われる。

〔下〕これも同じくアメリカのデラウエア州ドーバー陸軍航空基地でテストされた1式戦隼2型。まだ終戦前であったが、テストでは国籍記章その他日本軍機の塗装のままで飛びまわった。

Front view of Hayabusa Ki-43 Oscar at Dover Army Air Base. Although the war was still active, the captured Oscar flew around the U.S.with Japanese insignia and without incident.
(Photo by the Author)

目撃した
日本陸海軍機の最後
〔第3回〕

MORE DEAD BIRDS

by C. M. Daniels

Although the Zero was the most widely used of all Japanese combat planes, I did not see many of them in the Tokyo area during the immedate post-war period. Perhaps psychologically, the Allied wrecking crews saw to it that the most dreaded and notorious of the enemy hit the smelters first. The A6M Reisen seen here was photographed at Wright Field during flight evaluation.

〔下〕ドーバー航空基地の隼2型の主翼に立ってポーズをする地上整備員。アメリカの戦闘機にくらべると日本の戦闘機はいずれも小型軽量で、とくに軽戦といわれたこの隼の前では、整備員はかなり大きく見える。ちなみにこの整備員の上背は5ft10in（1m75cm）くらい。

⬇ Flight line mechanic poses on left wing of Nakajima Hayabusa at Dover Air Base. The man appears large compared to the airplane and he was only about 5-feet, 10-inches tall.

(Photo by the Author)

〔上〕ドーバー航空基地の隼2型。地上整備員が機内に乗り込んだり，各部にさわったりして点検中。この基地での飛行の結果，低空での運動性は，重いP-47サンダボルトにくらべるとはるかにまさることがわかった。
〔下〕1945年8月19日，終戦処理の日本側予備交渉団を乗せてフィリピンに飛んだ緑十字の三菱1式陸攻。途中，沖縄の伊江島に寄って休息中の乗員たち。

⬆ Curious flight mechanics inspect captured Oscar at Dover Army Air Force Base, Delaware, 1945.
(Photo by theAuthor)

⬇ Crew of Japanese Betty surrender plane sit in shade of wing while negotiatiing passengers sue for peace, Ie Shima Island, August 19, 1945.
(From 8th Photo Recon Squadron Files)

エアラインの翼

Pan Am's Planes

パン・アメリカン航空 ⑱

〔上〕1967年10月27日、パンナムの創立40周年を記念して1928年の就役当時の塗装としたフォード・トライモーター（5AT-B、N9637、製造番号11）。同機は1928年12月31日にパンナムに引渡されたが、翌29年8月9日にCMAメキシカーナ航空に売却され、その後キューバ航空、TACA、MRドロフィン・オーバートンなどを経て、1967年夏からラスベガスにあるシーニック・エアラインズの小会社グランドキャニオン・エアラインズの所有となり、グランドキャニオン南壁と北壁の難所を観光客を乗せて飛んでいる。アメリカに現存する飛行可能なトライモーター6機のうちの1機。

〔下〕ジェット機時代を迎えて、パンナムが最初に導入した純ジェットのエアライナー、ボーイング707-121B（N707PA、製造番号17587）"クリッパー・マリヤ"。同機は1958年1月30日にロールアウト、同年9月21日に初飛行して、パンナムには同年12月19日に引渡された。1964年11月5日には、ボーイングでP&W JT3D-1エンジン付きの707-121Bに改造され、同年12月18日にパンナムに帰ったが、1972年にはパンナムのマイアミ・ベースに繫留され、1975年2月21日にトルコ航空に売却されて、TC-TBAとなっている。写真はマイアミ・ベースで撮影。

(Text & Pictures by K. Sasano)

（147ページ本文記事参照）

ジェット軍用機の先輩たち

イギリス篇 ⑩

ホーカー　シーホーク ②
HAWKER SEA HAWK

先月号につづいてホーカー社が初めて実用化したジェット戦闘機ホーカー・シーホーク。写真上と下は戦闘爆撃機型のF.B.Mk.3。シーホークのなかでもっとも広く使われたのがこのMk.3で，生産機数は116機。主翼下の四つのパイロンに，500-lb爆弾×2＋88ガロン増槽×2または500-lb爆弾×4、機雷や3インチ・ロケット弾を装備することができた。下の写真の主翼下は88ガロン増槽。空気取入口上方の補助空気取入口が開かれているのに注意。胴体中央部にエンジンを積んだため操縦席は機首の先端近くに設け、生産が容易なように主翼は直線テーパーの薄翼。エンジン排気を避けて水平尾翼は高い位置に付けられているが、第一作としてはすっきりした外形のジェット戦闘機である。前輪式を採用したのも、ホーカー社では本機が最初であった。

右ページ3枚はMk.3につづいて97機が生産された地上攻撃型のF.G.A.Mk.4。Mk.4では主翼下のパイロンをふやして3インチ・ロケット弾が最大20発まで装備できるようになった。

WV828
ROYAL NAVY
ROYAL NAVY
LM
649

写真下は前ページと同じく地上攻撃型のF.G.A.Mk.4。1954年末には、海軍航空隊の5個スコードロンがこのMk.4で編成、このころMk.1―3を装備した部隊を含めると、シーホークの装備部隊は10個飛行隊。英海軍の第一線主力戦闘機であった。

写真上および右ページはシーホークの最終型であるF.G.A.Mk.6。Mk.1からMk.4はいずれも装備エンジンがロールスロイス・ニーン101（5,000-lb.st）であったが、推力を向上したニーン103（5,200-lb.st）に換装したのがMk.5とMk.6である。Mk.3のエンジンをニーン103に換装したのがMk.5で、約50機が改造され、Mk.6はMk.4の機体にニーン103を積んだもので、これは改造機のほかに新たに86機が生産された。新エンジンへの換装は速度の向上がねらいであったが、同時に採用を予定していた動力エレベーターの開発が、朝鮮戦争後の不況でキャンセルされたこともあって、最高速度は期待したほどのびなかった。Mk.6には1956年夏頃までに6個スコードロンに装備されたが、そのうち5個スコードロンは、同年11月、空母アルビョン、バルワーク、イーグルに積まれてスエズ動乱に出動している。

〔F.G.R.Mk.6データ〕
全幅11.89m、全幅（主翼折りたたみ時）4.04m、全長12.09m、全高2.64m、全高（主翼折りたたみ時）5.08m、自重4,336kg、最大全備重量7,253kg、翼面積25.83m²、エンジン：ロールスロイスRN.4（ニーンMk.103、推力5,200-lb.st）。
最大速度（クリーン）マッハ0.84（901km/h）/10,973m、（増槽2個搭載）マッハ0.80（853km/h）/10,973m、高度10,668mまで11分50秒、実用上昇限度13,564m。

485
ROYAL NAVY
485
J